



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

EL FLUIDO ENTRECORTADO: UN ANALISIS DE LOS PAISAJES DE LAS RIBERAS URBANAS
DE RECIFE

Luciana de carvalho gomes (universidade politécnica da catalunha) - lucianacgomes@yahoo.com.br

El fluido entrecortado:

Un análisis de los paisajes de las riberas urbanas de Recife- Brasil

Resumen

Este trabajo presenta un análisis de los distintos paisajes que constituyen las riberas urbanas del río de Capibaribe. Partimos de la idea de que un estudio morfológico cuyo hilo conductor de análisis es un río establece como primera referencia el carácter longitudinal del paisaje. Por otro lado la absorción del río por la trama urbana presupone diálogos (o ´no-diálogos`) transversales que le plantean nuevas perspectivas. Los escenarios resultantes de estas visuales establecen facetas distintas de ciudad, sin embargo vinculadas a una raíz común que es el río. El análisis presentado en la continuación busca comprender el paisaje (o los paisajes) de la ribera considerando este sentido serial y múltiple que le es propio. Por otro lado reflexionar de que manera estas formas del paisaje urbano pueden “inspirar” las inversiones en este territorio.

1. Introducción

Según Lamas (1993), la ciudad es un organismo vivo en continua mutación y el tiempo es fundamental para conocer el territorio como objeto físico y para proponer una intervención. Por otro lado Poète (LAMAS, 1993) crea el concepto de *Persistencia* cuando afirma que la análisis histórica de la ciudad revela elementos que no se modifican totalmente y persisten con el tiempo, como por ejemplo la estructura viaria y el parcelario. ROSSI (1968) ratifica este pensamiento cuando afirma que el estudio morfológico considera “el hecho histórico por su permanencia: de edificios y de formas, continuidad de los trazados y de las concepciones fundamentales en las ciudades antiguas e igualmente presentes en los nuevos barrios”.

Considerando tal dicotomía entre lo que se queda y lo que se va a lo largo del tiempo, este trabajo tiene como precedente un documento anterior¹ que buscó comprender la formación espacial de Recife desde el punto de vista del río y a lo largo de la historia de la ciudad. De manera que aquí presentamos un ahondamiento del tema, que se propone a comprender los paradigmas formales y tipológicos que conforman el paisaje de la ribera.

Teniendo en cuenta la magnitud y la complejidad de las ocupaciones en la ribera del Capibaribe, el trabajo aquí presentado pretende formar parte de una investigación más amplia sobre el tema que tendrá lugar en el ámbito doctoral. El objetivo de este informe es comprender la estructura morfológica con la cual se organizan las ocupaciones a lo largo del curso del agua y reconocer su papel en el paisaje de la ribera actual.

Para ello, se hará un abordaje del tipo estudio de caso enfatizando la interpretación del contexto donde el objeto de investigación se insiere. El abordaje se fundamenta en tres criterios de análisis: la morfología, la permeabilidad visual y la visión serial del paisaje. En el primero abordamos los aspectos de la formación del tejido urbano, de la geometría del trazado actual y de sus tipologías. En lo que se refiere a la permeabilidad visual buscamos evaluar la presencia o no de dispositivos urbanos que facilitan el contacto visual con el río. Y finalmente en la visión serial realizamos un recorrido a lo largo de la ribera destacando los elementos que se revelan en el paisaje.

2. El Objeto de Análisis

El Capibaribe es un río de escala regional, tiene cerca de 250Km de largo y su cuenca corresponde a una superficie de 7500km². En su recorrido cruza 42 municipios de Pernambuco y su tramo perteneciente a Recife responde por una superficie de drenaje de 59Km² y 30 Km de extensión (AYUNTAMIENTO, 2000). El Capibaribe corta la ciudad transversalmente desde el barrio de Várzea hasta el molle de la Aurora donde se encuentra con el río Beberibe y el mar.

Según Blanco (2005), el río en si es un corredor físico, de naturaleza dinámica, que relaciona otros elementos de planeamiento de tipo estático, como grandes áreas de territorio o matrices-ciudad. En el caso del Capibaribe, se puede identificar estas “matrices-ciudad” agrupando áreas a partir de las similitudes y diferencias urbanas que presentan las riberas a lo largo del recorrido. Ese ejercicio plantea tramos que más bien tienen entre sí una división cultural y física establecida en función de su forma de ocupación y de relacionarse con el río y que no corresponden necesariamente a la división política del territorio urbano.

Para el estudio aquí presentado fueron elegidos dos tramos de la ribera, el trecho final del río que corresponde a la desembocadura del curso del agua y su encuentro con el río Beberibe y el océano Atlántico y que llamaremos de TRAMO A. Y un trecho intermedio ubicado a cerca de 8km del área de la ría que llamaremos de TRAMO B. Esta escoja fue basada en la representatividad de estos trozos desde el punto de vista histórico-urbano. El tramo A alberga el casco antiguo de la ciudad y por lo tanto testigo y resultado de casi cinco

siglos de intervención urbana. El tramo B a su vez, se trata de un área originalmente rural ocupada por los antiguos ingenios de azúcar y cuya urbanización es muy reciente cuando comparada a la anterior. Con tejidos, desarrollo y paisajes enormemente distintos, estos tramos representan la dicotomía económica-espacial que rigió la ocupación de este territorio: el puerto mercantil urbano y las propiedades productivas rurales.

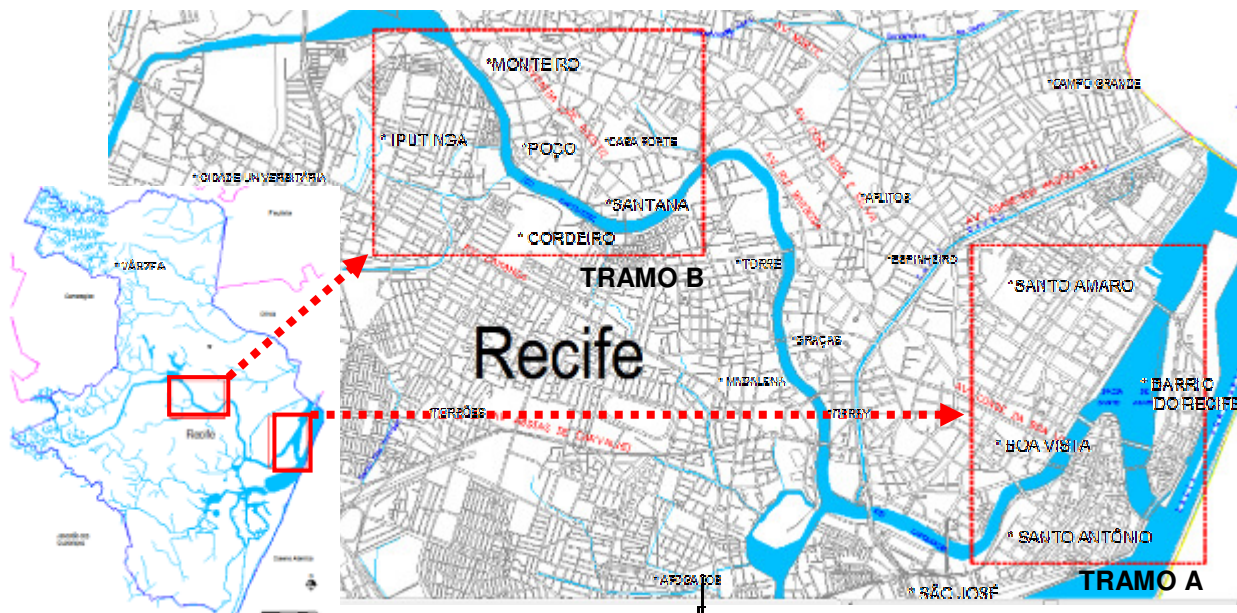


Figura 1: La cuenca del Capibaribe en la provincia de Pernambuco, el Capibaribe en Recife y las áreas de estudio. Fuente: la autora basada en los planes oficiales del Ayuntamiento.

3. Los Paisajes de La Ribera del Capibaribe-Recife

3.1 Tramo A: la morfología

El tramo “A” alberga partes de 5 barrios: Boa Vista y Santo Amaro (margen izquierda); Recife, Santo Antônio y São José (margen derecha). Desde el punto de vista del cauce, el TRAMO A tiene una particularidad: es formado por la ría del Capibaribe y su encuentro con el río Beberibe cuya intersección es denominada “Bacia de Santo Amaro”. Así que para efecto del estudio morfológico será analizado el conjunto ría-bacia Santo Amaro hasta su desembocadura en la “bacia del puerto”.

La margen derecha de lo que denominamos TRAMO A corresponde a área más antigua de la ciudad ocupada aún en el siglo XVI y XVII. Allí se concentra el sector terciario de Recife cuya dinámica mercantil rellena las calles, callejuelas y los antiguos muelles, de peatones, vendedores ambulantes y coches durante todo el día. Mientras por la noche, así como ocurre en muchos centros urbanos del mundo, predomina el silencio y la ausencia de personas, una vez que casi no hay uso residencial allí. Su tejido aunque irregular es muy

geométrico. Basado en los relatos de viajeros y en las referencias bibliográficas, podemos afirmar que su configuración resulta de dos condicionantes:

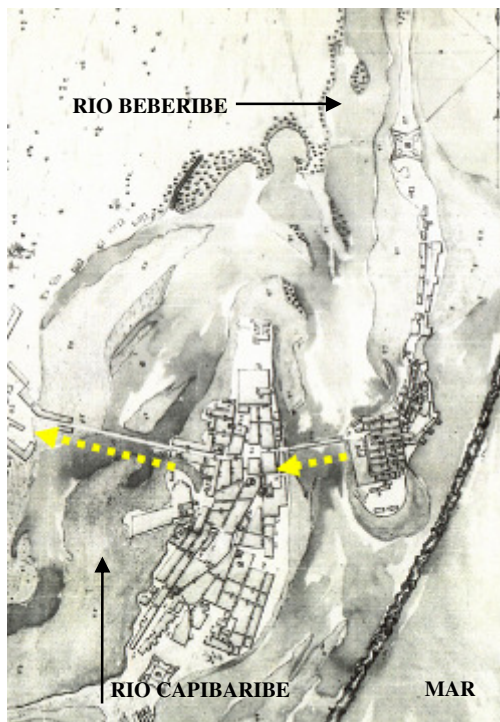


Figura 2: Plan de Recife de José Caetano, 1759. Fuente: Archivo del Ejército del RJ apud Tesis doc. M. A. Souza, 2002.



Figura 3: Imagen de satélite. El contorno azul indica el cauce considerado en el análisis. Fuente: Ayuntamiento Recife, 2003.

- En primero lugar la fisiografía peculiar del territorio. La morfología actual de Recife es resultante de la superación del reto de ocupar un estuario. Para vencer el mar, los manglares, los pantanos y los ríos que dominaban este paisaje tuvieron que construir muelles, puentes y realizar aterramientos que permitieran la expansión de suelo y que establecieron por tanto los contornos del territorio actual.
- El segundo, los puentes como vectores de crecimiento urbano. Los puentes ubicados en este tramo resultan del esfuerzo para conectar las tres piezas que conformaban el Recife hasta el siglo XIX: la península, la isla y el continente. Y estos se volvieron vectores determinantes del crecimiento de la ciudad, sugestionando la ubicación y dirección de las calles de allí.

Estos condicionantes configuraron el aspecto físico actual del objeto de estudio. El borde del río en este tramo resulta de la intervención humana y se define por los muelles. Estos definen la línea (o el borde) longitudinal de las visuales. Mientras los puentes y calles que bajan hacia el río ofrecen las imágenes transversales que fragmentan el paisaje. Los muelles que surgieron con límite del territorio y elemento de protección a las inundaciones

se convirtieron en calles importantes de la ciudad ubicadas a lo largo del río. Entre ellas destacamos lo de la Alfândega (Aduana) y de la Aurora cuya permanencia fue determinante, por ejemplo, para la ubicación de las casas con frente al río.

La presencia de varios puentes es lo que primero se nota cuando nos detenemos en el plan de este tramo y como ya dicho fueron los elementos que estructuraron la expansión urbana. Así que el tejido de una manera general aunque de granos variados está dispuesto paralelo o perpendicular a estos vectores (REYNALDO, 2008). Sin embargo, las calles más largas van cambiando de ángulo para adaptarse a las características fisiográficas del sitio y del suelo conquistado por aterramiento. Estas primeras impresiones ya ofrecen fuertes indicios de lo porque el casco antiguo y la vieja zona portuaria es donde la ciudad se relaciona en mayor medida con el Capibaribe.

El límite fisiográfico también determinó una ocupación compacta de las áreas de tierra firme con una estructura parcelaria con manzanas ubicadas generalmente longitudinales a la ribera divididas en solares estrechos y largos. Que a su vez estableció una tipología arquitectónica de edificios muy delgados (entre 5 y 7m de ancho) con hasta cinco plantas, siempre conjugados y alineados a la acera para garantizar el máximo aprovechamiento del suelo. Eso generaba una precaria condición de ventilación y iluminación en el interior de las plantas y grandes áreas sombreadas en las estrechas calles de la época.

En la segunda mitad del siglo, delante del estado de degradación que este modelo de ocupación impuso a los núcleos antiguos, surgen los discursos sanitaristas y relacionados a obras de infraestructura con fuerte influencia de las ideas europea. Sin embargo, es solo a partir del siglo XX, que estas ideas se materializan en el ámbito del planeamiento urbano. Gran parte de la reforma urbana del XIX fue realizada por el ingeniero francés Louis Legér Vaultier bastante influenciado por las ideas de Haussman para Paris. En este período fueron construidos cuatro nuevos puentes en el centro: Buarque de Macedo (1845), Princesa Isabel (1863), Limoeiro (1881) y Caxangá (1884, substituida en 1943 por el actual puente Duarte Coelho). La ubicación de estos puentes fortalecen las conexiones con el continente, así como define nuevos ejes de desarrollo de la ciudad. El emplazamiento de estos elementos apunta para una configuración radiocéntrica que caracterizó el crecimiento de la ciudad hasta su metropolización.

En el principio del siglo XX se ponían en marcha el plan de mejoramiento del puerto y la reforma del Barrio de Recife. El puerto fue mejor equipado y se construyó un ferrocarril para atender al transporte de mercancías. A su vez, la reforma del barrio destruyó el trazado colonial portugués y realzo la configuración radial ya anunciadas por los puentes en el siglo

anterior, proponiendo calles que convergían al puerto, conforme los preceptos del urbanismo de París (LEME, 2005). La vista del río pasa a ser más valorizada con las perspectivas convergentes y la reforma del muelle. Así que el modelo colonial de ocupación pasa a ser paulatinamente substituido por otros preceptos urbanísticos europeos más contemporáneos. Y el tejido actual refleja un mosaico resultante de estas varias vertientes proyectuales.

3.2 Tramo A: la permeabilidad visual

La permeabilidad visual se refiere a existencia de una perspectiva hacia el río. Es decir de un contacto visual entre el observador y el observado. Interfieren en la permeabilidad por tanto, la morfología urbana y la accesibilidad hacia el río (SILVA et al, 2004; DI CARLI, 2008). Así que hay que tener en cuenta en el análisis los ejes visuales producidos por la malla urbana en contacto con el río.

La margen derecha del río corresponde al perfil fluvial del barrio de Santo Antônio. La permeabilidad visual del cauce es bastante alta en este sector, pues no solo por la presencia de molles-calles, como también debido a las calles perpendiculares al río que llegan hasta allí. En la margen derecha de este Tramo, 17 calles llegan hasta el borde del río. Algunas de las calles son anchas y ofrecen perspectivas muy interesantes del río antes mismo que se alcance el cauce. Otras aunque estrechas están ubicadas de tal manera a favorecer el protagonismo del río a partir del efecto sorpresa abriendo visuales en su tramo final. Así que al revés del tramo B como veremos más adelante, el río se muestra siempre presente a los que allí viven o pasan.

Mientras la margen derecha fue ocupada todavía en el siglo XVII, la margen opuesta (correspondiente al barrio de la Boa Vista) solo fue conquistada en el siglo siguiente con la construcción del puente de la Boa Vista en 1695 que conectaba la Isla de Antônio Vaz al continente. El tejido de los Barrios de Boa Vista y Santo Amaro es bastante más regular se comparado con los de Santo Antônio y de grano más abierto. Ello se debe principalmente a la redefinición del trazado en los planes urbanos a partir de los años 40, que planteaban calles hacia el río ladeadas por rascacielos produciendo perspectivas potentes muy de acuerdo con las ideas del urbanismo europeo y americano. Estas intervenciones surgieron sin una preocupación de preservación del conjunto existente y produjo un paisaje extremadamente contrastante entre el nuevo y el antiguo, como veremos más adelante.

Desde el Barrio de la Boa Vista y Santo Amaro, 12 calles llegan hasta el borde del río a partir del continente. La mayor parte de ellas de gran envergadura formando parte del sistema viario principal de la ciudad y evidenciando la centralidad del casco antiguo en

relación a la urbe como un todo. Para los que bajan desde el interior del continente hacia el centro por una de estas carreteras, se sorprende al asomarse a los puentes con las potentes visuales que se ofrecen de los barrios de Recife y Santo Antonio.

Por otro lado al dar la vuelta en la antigua isla de Antonio Vaz, la ribera izquierda pasa a corresponder al barrio de Recife. Es decir el núcleo original de la ciudad y testigo de toda la historia urbana de este territorio. Como hemos dicho, su trazado acumula experiencias urbanas de épocas y gustos muy distintos. En este tramo, 10 calles se conducían hacia el río hasta cerca de 40 años con la construcción del Muelle del Apolo. Allí se ubicaron una serie de edificios institucionales, inclusive la sede del Ayuntamiento (1975). Los nuevos edificios privatizaron este tramo de la ribera de manera a reducir a 4 calles el acceso hacia el cauce. Este cambio produjo a la vez una disminución significativa de la permeabilidad visual del río desde el barrio así como una pérdida de calidad en el paisaje de la ribera vista desde el cauce.

3.3 Tramo A: la visión serial del paisaje

Conforme Gordon Cullen (1981), los escenarios ciudadanos se nos revelan, por regla general, en forma de series fragmentadas que se yuxtaponen, es lo que él denomina visión serial. Esta idea de fragmento y continuidad nos inspiró a producir una serie de fotos que registraran el paisaje visto como un escenario urbano fluido. Es decir valorando sus aspectos físicos (estáticos) vistos bajo la óptica del transeúnte (dinámico). Para facilitar la lectura, las imágenes producidas fueron agregadas conforme su posición longitudinal (márgenes derecha e izquierda) y luego cada margen, fue dividida en segmentos cuyos límites son los puentes. La finalidad de esta parte del trabajo es revelar los elementos urbanos que producen impacto al transeúnte que hace el recorrido a lo largo de la ribera o del cauceⁱⁱ.

Partiendo del punto más interior del tramo, donde se ubica el puente 6 de Março, lo primero que nos llama la atención son los manglares en la ribera que encobren casi toda la fachada de la Casa de la Cultura. El edificio neoclásico proyectado por el ingeniero Mamede Ferreira fue construido en 1855 para ser una cárcel modelo. Su uso original fue mantenido hasta 1973 y en 1976 después de sometida a una obra de restauración y reforma (encabezada por la arquitecta italo-brasileña Lina Bo Bardi), se volvió un centro de cultura para producción y comercialización del arte local.

Las figuras a la continuación enseñan como la fachada principal del edificio se vuelve al río y su ubicación fue pensada para interactuar con el curso del agua. Sin embargo esta relación

fue totalmente perdida por el crecimiento descuidado de la vegetación. Así que el imponente edificio que domina mitad de este trozo de ribera, actualmente pasa casi desapercibido a quien transita por la margen opuesta o por el cauce.



Figuras 2 y 3: Casa da Cultura cuando todavía era cárcel en el principio del siglo XX (izquierda) y actualmente encubierta por los manglares.

A la continuación, en el mismo lado, se destaca el “vacío” formado por la Plaza Joaquim Nabuco donde están ubicados algunos edificios históricos muy modificados por reformas para uso comercial. Al cruzar el puente, se descortina el Recife modernista materializado especialmente por la perspectiva de la Av. Guararapes encuadrada por los edificios del antiguo Cine Trianon y el Correos. Construida en principio de los años 40, la ancha carretera fue el principal elemento del Plan de Remodelación del barrio de Santo Antônio. Su trazado y sus edificios fueron proyectados buscando crear un eje monumental condeciente con el régimen autoritario del gobierno Getulio Vargas (1937-1945) y muy influenciada por los preceptos del urbanismo fascista europeo de la época.



Figuras 4 y 5: Av. Guararapes en los años 50 y actualmente. Fuente: www.azougue.com y www.pousadapeter.com.br

También formó parte do plan, la construcción del puente Duarte Coelho, en substitución a la antigua y estrecha puente Caxangá, conectando la nueva carretera a la Av. Conde da Boa Vista, en la margen opuesta. El edificio Duarte Coelho (Cine São Luis) ubicado en la esquina de la Av. Conde da Boa Vista con la calle de la Aurora surgió en 1952 influenciado por estas grandes reformas. Y a parte tratarse de un marco en el paisaje por su carácter físico imponente, el edificio abraja el más antiguo cine de la ciudad que sigue funcionando y por ello es un símbolo cultural para los ciudadanos de allí. Al cruzar el puente Duarte Coelho se

vuelve otra vez al pasado y excepto por la presencia de pocos edificios más jóvenes, el paisaje es dominado por sobrados, chalés y palacios históricos. El “casario” del muelle de la Aurora constituye uno de los principales postales de la ciudad. El conjunto es formado en su mayor parte por edificios del principio del siglo XIX, cuando se puso en marcha el controvertido proceso de independencia nacional. Este paisaje histórico tiene continuidad al cruzar el puente Princesa Isabel con la presencia de los edificios de la Asamblea de Diputados (de 1870) y del Centro de educación Ginásio Pernambucano (de 1855). Este último también proyectado por Mamede Ferreira.

En la margen opuesta justo cuando el Capibaribe se une al Beberibe en la Bacia de Santo Amaro se descortina un de los paisajes más emblemáticos del río. Allí están ubicados diversos edificios históricos protegidos. El conjunto arquitectónico alrededor de la Plaza de la República es formado por el Palacio del Gobierno y su jardín, el teatro Santa Isabel, el Palacio de la Justicia y la Escuela de Artes y Oficios. Este escenario puede ser visto desde varios puntos del tramo gracias a la forma de anfiteatro que adquiere el extremo de la antigua isla de Antônio Vaz (actual barrio de Santo Antônio). Para los que llegan a la Bacia de Santo Amaro desde el interior, el cauce gana anchura y se vislumbra a la vez los tres núcleos que constituían el área urbana de Recife hasta el siglo XIX: el barrio de Recife (la antigua península), el de Santo Antônio (antigua isla de Antonio Vaz) y el barrio de la Boa Vista.



Figura 6: Jardín del Palacio del Gobernador en Santo Antônio, al fondo, los rascacielos del barrio de São José. Fuente: www.pernambuco.com

Después de dar la vuelta por los jardines del Palacio, pasamos bajo el primero puente de la ciudad, el Mauricio de Nassau y nos salta un paisaje muy heterogéneo con edificios de distintas alturas y estilos. Entre ellos se destaca el edificio de la Secretaria de la Hacienda del Estado. Se trata de un marco de la arquitectura moderna de allí y cuyo proyecto generó polémica por su similitud con el edificio del Ministerio de la Educación del Rio de Janeiro de Le Corbusier (OUTTES, 1997). La querrela tuvo lugar no por cuestiones autorales, sino por ser una arquitectura considerada de origen marxista y que por tanto se oponía al régimen autoritario de la época y de la arquitectura defendida en el Plan de reforma del barrio de Santo Antônio (Av. Guararapes).

Todavía en la margen derecha, sobrados y casa antiguas pueden ser identificados aunque de manera discreta delante del confuso escenario. En la ribera opuesta se destaca los rascacielos del Porto Digital y del Banco do Brasil. El primero fue proyectado por un exponente de la arquitectura moderna brasileña, Acácio Gil Borsoi, en 1969, inspirado por la arquitectura del nuevo brutalismo del norte de Europa. Por eso, aunque no sea antiguo, está inserido en el polígono de protección del Instituto de Patrimônio Artístico Nacional (IPAHN).ⁱⁱⁱ

En el último segmento del cauce antes de su desagüe en el mar, están ubicados una serie de edificios del principio del siglo XVII como el Paço Alfândega (antigua aduana), la iglesia Madre de Deus (margen izquierda), y del XVIII como la Iglesia del Divino Espírito Santo y varios sobrados de la margen derecha. La perspectiva que se abre adelante por el acercamiento de la Bacia Portuária provoca un paisaje muy potente en este punto del recorrido.

Hace un par de años surgió dos nuevos elementos en este paisaje, dos rascacielos idénticos ubicados en el muelle José Estelita. Aunque alejado de nuestra área de estudio, su potente altura les hace visible desde muchos puntos de la ciudad. La construcción de estos edificios aún es muy polémica en la ciudad, pues desobedecen las leyes de protección al patrimonio de allí y aun así fueron autorizadas por el municipio. Destinados a viviendas de lujo, ellos rompieron la altura máxima permitida en este sector y se volverán un marco del descompromiso de la gestión local con el paisaje cultural de la ciudad.

3.4 Tramo B: morfología

El trazado de la margen izquierda del área de estudio es muy irregular se comparada con la margen opuesta. Los barrios Monteiro, Poço da Panela y Santana se originaron en las tierras pertenecientes a los antiguos ingenios Monteiro y Casa Forte. Su tejido es por tanto remaneciente de las antiguas carreteras que cruzaban estas propiedades y su trazado es tremendamente adaptado a la topografía del lugar. La historia de la ocupación de este trozo de la ciudad explica la permanencia de este tejido más orgánico en la actualidad.

A partir del siglo XIX, tiene inicio el crecimiento de los núcleos periféricos de la vega del Capibaribe. Este proceso tiene lugar en parte debido a la popularización de los baños medicinales a partir del final del siglo XVIII. Por otro lado, con la independencia en 1822 y la crisis del sector azucarero, los antiguos ingenios paulatinamente perden su importancia. Los latifundios son por tanto parcelados y van a dar lugar a fincas y granjas de dimensiones más urbanas. Parte de la aristocracia mercantil por tanto pasa a construir sus torres en las riberas.

En este período, fueron construidas las primeras carreteras conectando el centro a los núcleos periféricos. Y su emplazamiento ocurrió aprovechando los antiguos caminos rurales cuyo trazado simplemente buscaba facilitar la conexión entre las propiedades y acceder hacia el río. Muchas de las calles principales de la ciudad actual siguen con el trazado de este período y exponen la fuerte relación con la geometría del río. Así que la carretera principal de la margen izquierda del TRAMO B (Avenida 17 de Agosto) acompaña la sinuosidad del río y sigue siempre paralela a su recorrido. A partir de ella, las calles locales “bajan” hacia el río. Esta accesibilidad y el deseo de vivir en áreas más placibles llevó a la población de alta renta a convertir sus torres en residencias permanentes. El parcelario desde entonces se configuraba por manzanas extensas e irregulares divididas en solares que albergaban casas unifamiliares amplias y aisladas en la parcela. Este tejido se mantuvo prácticamente sin cambios hasta los años 70.

Con el control de las inundaciones en los años 80 a partir de la construcción de las presas y la aprobación de la Ley de Uso del Suelo de 1983 (Ley 14.511/83) hubo un cambio en el perfil de la ocupación del barrio (MELO, 2003). Los barrios Poço da Panela, Casa Forte y Monteiro pasan a ser considerados urbanos y por lo tanto ganan coeficientes de construcción menos rigurosos. Este hecho favoreció a la especulación inmobiliaria, una vez que se trataba de una región tradicionalmente valorada y ocupada por las clases altas de la ciudad. Varios de los antiguos chalés neoclásicos y de las elegantes torres fueron substituidas por rascacielos cuya impactante altura generó un evidente desequilibrio en el paisaje.

En el tramo de estudio, estos rascacielos están ubicados principalmente a lo largo de la avenida principal del barrio y por lo tanto menos influyentes en el paisaje de la ribera. Sin embargo hay tres que están emplazados muy cerca del río, inclusive dentro de la franja de protección para los cursos del agua establecida por la ley federal 4771/65. En las márgenes del entorno inmediato esta tendencia se muestra aun más fuerte con varios edificios de altura ubicado dentro del perímetro de protección. Todos ellos son fruto de la permisividad de la ley de uso del suelo de 1983 y posteriormente debido a la Ley 16.176 de 1996 que substituí las Zonas de Protección Ambiental de estos barrios por Zonas de Urbanización Preferencial. Bajo el protesto de las asociaciones de vecinos, esta ley fue alterada en 2000, pero el daño paisajístico establecido ya era incuestionable. Según Melo (2003), la densidad constructiva del barrio del Monteiro dobló entre 1983 y 2000.

Al contrario de Monteiro y Santana, el barrio del Poço da Panela se mantuvo preservado justo debido a la misma ley 14.511/83 que lo incluyó entre las Zona Especiales de Preservación de la ciudad. Así que en su perímetro no hay edificios con más de dos plantas

y la tipología dominante sigue siendo las casas unifamiliares aisladas en la parcela. Allí está ubicado el casco histórico del antiguo pueblo remanente del ingenio Casa Forte, inclusive la Iglesia Nossa Senhora da Saúde construída en 1772.

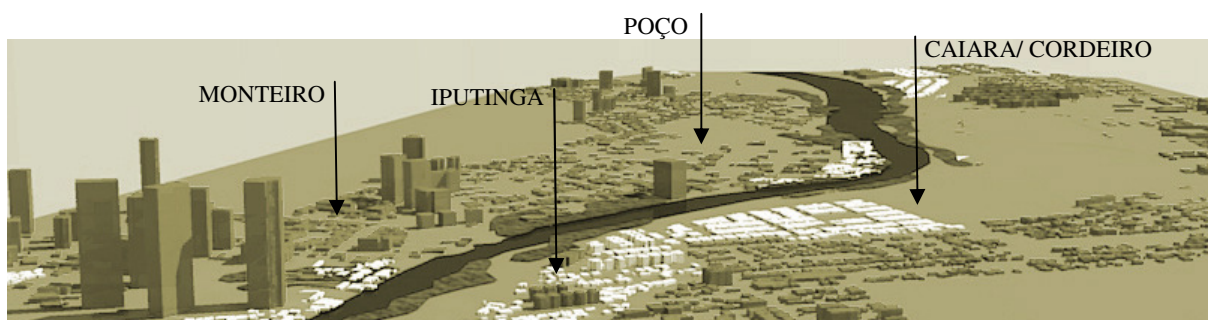


Figura 14: Maqueta 3D de la ribera TRAMO B: los contrastes de altura entre los márgenes. Fuente: De Carli, 2008.

Yuxtapuestos al tejido formal y tangentes al curso del agua algunos núcleos de trazado tortuoso y compacto llaman la atención. Entre las tres favela ubicadas en la margen izquierda del área de estudio, la más antigua es la Cabocó cuyos primeros mocambos remontan al final de los años 30, aunque el asentamiento en su formato actual tuvo inicio en 1986. El trazado se origina de una carretera perteneciente al tejido formal y sigue como resultante de los "vacíos" delimitados por las viviendas. La favela ha se expandido a todas las áreas remanentes de las construcciones formales del entorno hacia el río. La Vila Esperança es casi una continuación de Cabocó y sus tejidos se funden de tal manera que no se queda muy claro los límites de cada una. La comunidad Poço da Panela, a su vez, sigue la misma lógica de ocupación de los intersticios espaciales. Pero por el hecho de ser una comunidad ya consolidada y estar ubicada al lado de núcleo urbano histórico de lotes estrechos y casas de medianera de baja altura se nota menos los contrastes urbanos allí.

En este sentido, Busquets (1999) afirma que la formación de los barrios de urbanización marginal debe entenderse a partir de la lógica individual que preside este proceso. Aunque no se refiriera directamente a favelas, la idea del autor es bastante adecuada al caso. Pues estas ocupaciones surgen a partir de la búsqueda individual por la vivienda y se concretizan a través de la parcelación mínima y familiar. Así como las viviendas son realizadas a partir de la autoconstrucción utilizando recursos y técnicas muy limitados.



Figura 15: Contrastes del paisaje de la ribera. Fuente: MELO, 2003.

Podemos afirmar, que de manera general la margen izquierda del Tramo B se caracteriza por la forma orgánica e irregular del tejido y por el intenso contraste morfológico (urbano) y tipológico (arquitectónico) resultante de las diferencias económicas de los vecinos que allí viven. Y excepto por algunas casas antiguas del área de preservación histórica del Poço da Panela, tanto en las ocupaciones formales, cuanto en las informales, las casas se encuentran emplazadas de espaldas al río.

Mientras tanto, la margen derecha es marcada por un mosaico de parcelarios reticulados con diferentes granos. Este tejido es fruto de una urbanización más reciente cuya historia de su ocupación es bastante distinta de la margen opuesta. Los barrios de Cordeiro y Iputinga se originaron en las tierras de los antiguos ingenios Cordeiro y Poeta. Según Melo (2003) hasta el siglo XIX solo se podía acceder a la margen derecha de este tramo a través del río o de la carretera de la margen izquierda y luego cruzando el río en los pequeños barcos de *passagem*, es decir que hacían la travesía de una margen a otra.

Solamente en la segunda mitad del XIX fue construida la carretera que conectaba el centro a los pueblos y que cruzaba esta región. Actualmente su trazado corresponde a la Av. Caxangá y fue el principal vector de desarrollo de estos barrios. Esta dificultad de acceso explica el retardo de la ocupación de este tramo del río. Diferentemente de la margen izquierda ocupada principalmente por la aristocracia urbana que “subía por el río”, esta área fue ocupada por familias que venían de los pueblos a la ciudad y “bajaban por el río” en busca de mejores condiciones de vida. Esta gente era proveniente del campo y por tanto traía sus costumbres y maneras de vivir de allí. Así que el parcelario se caracterizaba por pequeñas granjas y huertos dispersos donde se cultivaba frutas y verduras irrigadas por el agua de los canales que cruzaban este territorio.

En los años 50 con la ampliación de la Av. Caxangá se intensificó la ocupación de estos barrios ocurriendo la reparcelación de las granjas en solares más pequeños. Sin embargo, la ribera se mantuvo poco ocupada debido al pantano que dominaba la área y a las constantes inundaciones que solían ocurrir allí (MELO, 2003). El área fue siendo ocupada poco a poco, pero siempre fruto de la iniciativa privada, sin un planeamiento público. Los vecinos, en su mayor parte, se trataban de ex trabajadores rurales y obreros que cuando no podían pagar el “alquiler” del suelo, invadían las áreas vacías más cerca del río.

Hasta los años 70, mientras la Av. Caxangá se convertía en un núcleo de servicios y comercio, la ribera era ocupada por casas pobres cuyos vecinos se hallaban aún muy dependientes del río. Entonces quedaban pocos huertos, sin embargo la gente vivía de la pesca, de la venta de arena para construcción y de los barcos de *passagem*. Es a partir de

estos asentamientos precarios que se formaron las favelas Skylab y Alto do Céu ubicadas en la margen del río. También había cerámicas que sacaban el barro del río para fabricar ladrillos y tejas.

Paulatinamente estas áreas fueron convertidas en barrios populares, cuyo parcelario formal fue realizado por el sector privado y creció a partir de la Av. Caxangá hacia el río. De manera general, el tejido actual es resultante de pequeños emprendimientos inmobiliarios de trazado regular con parcelas de dimensiones mínimas y por tanto más accesibles a la población de baja y media renta. El parcelario es dominado por manzanas rectangulares ora paralelas al río, ora perpendiculares buscando el máximo aprovechamiento constructivo.

Diferentemente de la margen izquierda donde las favelas se encuentran “marginalizadas” en el borde del área con el río, en la margen derecha ellas se yuxtaponen en el tejido de tal manera que en algunos casos se integran totalmente a la malla formal. Las diferencias socio-económicas menos extremas de la población así como la manera dispersa como se ubican los asentamientos informales fortalecen la sensación de homogeneidad cuando nos encontramos en la escala peatonal. En este ámbito, los tejidos se funden y lo que evidencia que penetrar en un espacio marginal es la calidad de la tipología constructiva y de la infraestructura existente.

Skylab, Alto do Céu y Vila Santa Luzia fueron objeto de inversión pública en los años 90 y 2000 y por ello tienen un tejido bastante regular aunque con manzanas muy exiguas y parcelas mínimas donde se ubican casas bajas compartiendo medianeras. Ayrton Sena se encuentra en el extremo norte del tramo de estudio y es la favela más reciente del área. Su ocupación remete a 1993 y fue marcada por fuertes conflictos aún no resueltos. El área invadida no solo es zona de protección ambiental, sino que estaba destinada a ser un parque público que compondría el entorno del antiguo Casarão del Barbalho, un edificio histórico protegido por ley. Su trazado es extremadamente irregular y el área no cuenta con cualquier servicio o infraestructura básica.

De manera general, el tejido urbano de la margen derecha es bastante más homogéneo se comparado con la margen opuesta con un trazado de malla regular aunque de diferentes granos y parcelas más pequeñas que las que se ve cuando se cruza el río. Tipológicamente, el paisaje del margen derecha es dominada por casas unifamiliares de bajo padrón constructivo y de manera dispersa en el territorio están ubicados edificios de poca altura (hasta 6 plantas). A parte en los trozos donde hay calle paralela al borde del río, los edificios suelen estar de espaldas para el curso del agua.

Todavía queda un grande vacío en la orilla del río donde se ubica el Parque do Caiara, un equipamiento público destinado al ocio y que se encuentra muy dejado. El proyecto de recuperación del Parque se encuentra en el ayuntamiento, pero aún sin fecha para ejecución. Tratase de un aérea con fuerte potencial paisajístico, no solo por la presencia de la vegetación de la ribera sino por la importancia socio-ambiental de un espacio verde público de tal envergadura ubicado en un sector extremadamente desasistido de la ciudad.

3.5 Tramo B: permeabilidad visual

El acceso al río es bastante limitado, en los 2,5 km del tramo, solo hay 9 calles por las cuales se puede acercarse al río por su margen izquierda. Estos ejes se encuentran emplazados perpendicularmente al curso del agua y no hay visibilidad del río hasta que se acerque bastante del agua. Conforme DI CARLI (2008), los ejes no dialogan con el río y asomarse a un cuerpo del agua parece accidental, no hay ningún elemento inductor a lo largo de la calle que insinúe la presencia del río. Solamente en los dos puentes peatonales ubicadas en los extremos del tramo se puede tener una visión más amplia de su paisaje. El único equipamiento público que hay al largo del margen izquierda es el Parque de Santana, que se encuentra muy dejado y cuya recuperación está prevista en un plan del ayuntamiento aún no ejecutado.

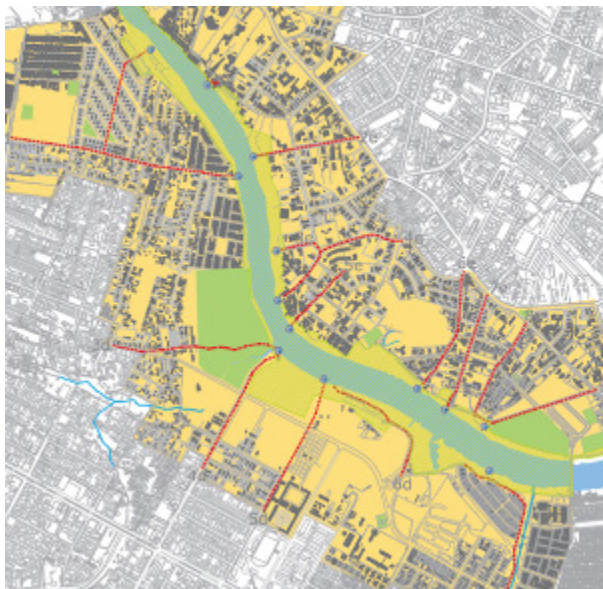


Figura 16: recorridos hacia el río (ejes). Fuente: DI CARLI, 2008.



Figura 17: Foto de satélite TRAMO B, núcleos poblacionales y parques. Fuente: DI CARLI, 2008.

En la margen derecha 7 calles bajan hacia el río, todas perpendiculares a él y solamente dos se convierten, en su tramo final, en paralela al borde (la de la Vila Santa Luzia y la del Parque do Caiara). Estas, aunque ubicadas tangentes al río no tienen contacto visual con el

agua por la presencia de la vegetación. Así como ocurre en la margen izquierda no hay cualquier elemento que induzca o indique la presencia del río en estos ejes. La debilidad de la permeabilidad visual se muestra como una de las principales dificultades a ser superadas para una mayor interacción con el río en este tramo.

Esta condición física dificulta la visión serial del río una vez que el paisaje como elemento continuo solo se vuelve visible a los que se encuentran en el cauce. Lo que haremos por tanto es comprender el paisaje a través de fotos panorámicas tomadas a partir de los puntos de contacto, pero que una vez unidas engloban todo el tramo.

3.6 Tramo B: la visión serial del paisaje

El punto de partida del tramo, en el puente peatonal Monteiro-lputinga, es marcado por la presencia de dos favelas, una de cada lado del puente. A la izquierda está ubicada la favela N. S. da Conceição, cuya origen remonta al final de los 80 como una extensión de la antigua favela Vila Esperança que fue convertida en Zona Especial de Interese Social (ZEIS) en los años 80. Las precarias barracas de allí contrastan fuertemente con el rascacielos emplazado justo al lado y a menos de 50m del curso. En la margen opuesta está la favela Ayrton Senna cuya ocupación como ya hemos dicho ocurrió en 1994 y con mucho conflicto. Las casas vistas allí son de material precario y están ubicadas sobre el cauce de río.

A partir de allí el paisaje es dominada por la vegetación natural de río que por veces se interrumpe para dar lugar a núcleos pobres como Vila Esperança, Cabocó y Skylab/Alto do Céu . Al fondo se nota los rascacielos, la mayoría ubicados fuera del área de protección natural, pero cuya potente altura no los deja desapercibidos. En lo que corresponde a la mitad del trayecto, a la altura del barrio Poço da Panela y Alto do Céu está ubicada una “passagem”, es decir, un barquero que hace la travesía entre las dos márgenes en un pequeño barco y que sirve de transporte a los vecinos de allí.

Excepto por la presencia del “passagem”, las visuales se mantienen con largos manglares y plantas herbáceas, que en ese trozo son cortados por la presencia de barracas de la Zeis Poço da Panela y Vila Santa Luzia. En el paisaje dominado por los manglares, el único elemento natural que se destaca son las palmeras en el parque do Caiara y según Di Carli (2008) sirven como referencia geográfica a los pescadores que suben y bajan por el río.

Al final del tramo, se destacan los equipamientos públicos del Parque Santana, aunque descuidados y el edificio del Centro de Atención a los Niños y Adolescente (CAIC), cuya arquitectura muy singular llama la atención de los transeúntes tanto desde el cauce cuanto de los que cruzan el puente.

4. Conclusiones

Según Lao-tsé (SENNET, 1991), la verdadera realidad de una habitación no está en sus paredes, sino en el vacío que contienen. Esta dicotomía propuesta por Lao-tsé ilustra apropiadamente la situación del TRAMO A, donde el vacío conformado por el río justifica todo el paisaje construido en su entorno y que a él se anuncia.

Al contrario del TRAMO A, el río en el B es más una línea de borde que separa “dos ciudades” distintas. No hay muchos marcos significativos en el paisaje y tampoco dispositivos urbanos que fomenten una relación entre ellos. La única interacción entre estos territorios se manifiesta a través de los vecinos de las áreas pobres de la ribera que usan el río como medio de vida (pescadores y sacadores de arena) o como pasaje cruzándolo cada día.

El TRAMO A, se comparado al B, tiene una morfología más homogénea y más consolidada. Y los problemas encontrados en su paisaje son más bien vinculados a aspectos legales y de uso. Una serie de construcciones están en desacuerdo con las reglas edificatorias, con las leyes de protección al patrimonio y/o con la ley de uso y ocupación del suelo. Además hay varios edificios dejados y vacíos debido a una pérdida general de valor del centro. Un proceso que está muy asociado a casi inexistencia del uso residencial en el casco antiguo. De manera general estos conflictos surgen distribuidos por todo el tramo e independen del lado del río o del barrio en que se encuentran.

En el TRAMO B los problemas se vuelven más complejos por haber de partida un problema territorial. El río no solo no protagoniza el escenario de la ribera, sino es una línea que corta socio y espacialmente el territorio urbano. Así que nos largaremos más en algunas reflexiones sobre el TRAMO B.

Las morfologías urbanas de las dos márgenes en el TRAMO B son bien distintas. Mientras en la margen izquierda presenta grandes contrastes en el paisaje construido con la presencia de casas elegantes con jardines y piscinas “disputando” territorio con rascacielos y favelas, la margen opuesta se presenta más homogénea con casas de tipo más sencillo y edificios de poca altura.

Desde el punto de vista de los vacíos también se presentan muy diferentes. El margen izquierda enseña vacíos de pequeña escala, dispersos y de carácter eminentemente privado. Son los jardines de los chalés, las áreas de ocio de los rascacielos o solares reservados a la explotación inmobiliaria. Estas áreas suelen ser bastante arboladas y bien cuidadas, lo que

explica la fama de “verde” de estos barrios. Contradictoriamente, la excepción está en la presencia del Parque Santana que aunque sea público se encuentra muy dejado y apenas es utilizado por la población de allí.

Mientras tanto, la margen izquierda es marcada aún por grandes vacíos debido una explotación inmobiliaria más débil. Sin embargo estas áreas están muy mal cuidadas y antes de añadir calidad a estos barrios, son espacios residuales sin uso definido. El Parque do Caiara encabeza la lista de áreas públicas libres con alto potencial para convertirse en un elemento de recalificación del paisaje no solo de la margen derecha, pero también para toda la zona norte de la ciudad.

Aunque con características propias, se puede notar en todos los asentamiento pobres la alta densidad, la ausencia de espacio residual y la escasez de espacios para ocio o equipamientos públicos. Es decir, los modelos son resultantes del uso máximo del suelo para la parcela individual y privada. Aprovechándose de la infraestructura de su entorno o creando “urbanidades” marginales, la pobreza construye la ciudad a su manera. Además, delante del estado de emergencia en que se encuentran, valores ambientales o paisajísticos quedan en un segundo plano.

Mientras las ocupaciones de alta renta fueron “legalizadas” bajo el interés del mercado inmobiliario, refutando inclusive leyes federales de protección ambiental. Las tipologías defendidas por este sector (los rascacielos) rompen la escala dominante y provocan la sobrecarga a la infraestructura local. Además, aunque de manera muy distinta de las áreas pobres, también buscan un aprovechamiento máximo del suelo bajo una lógica individual y privada de dominio del territorio.

Por último podemos afirmar que las márgenes del Capibaribe configuran un mosaico de contrastes, exponiendo el desequilibrio urbano que marca todo el territorio de la ciudad. A lo largo de su recorrido están ubicados algunos de los barrios formales más valorizados de la ciudad, conjuntos arquitectónicos patrimoniales, parques urbanos y áreas muy pobres completamente desasistidas de servicios urbanos. Sin embargo, estos escenarios distintos sufren un problema común: la degradación de las riberas vinculada a la ausencia de una planificación urbanística que la considere como un elemento único y de grande potencial estructurador del territorio.

4.1 Algunas Directrices de Paisaje

La posibilidad de acercamiento al río y la permeabilidad visual favorecen la relación de las personas con el elemento natural. Cuanto más fuerte son los contactos establecidos entre la

gente y el río más el río deja de ser borde para ser un elemento aglutinador del paisaje e integrador del territorio. Es decir, el fortalecimiento de los medios de contactos existentes y la creación de nuevos dispositivos de acceso al río (transversales y longitudinales) son fundamentales para la creación de vínculos socio-espaciales (hombre-río) al mismo tiempo que aproxima áreas urbanas que se ignoran (espaço-río-espaço).

La recuperación de los espacios públicos (parques y plazas) y el uso de espacios residuales para la colectividad no solo llevará servicio a áreas muy desasistidas, sino también fomentará la apropiación del río por los ciudadanos.

Mientras en el casco antiguo hay una oferta de área construida desocupada, en la ribera del Tramo B hay una fuerte demanda por vivienda. Este desequilibrio espacial no es una ecuación sencilla de arreglarse y ahondarla no toca al ámbito de este documento. Sin embargo, es indiscutible que grande parte de los problemas de la ribera pasa por la marginalización de parte significativa de la población del mercado inmobiliario formal. Y la posibilidad de conversión de edificios centrales en pisos baratos es una alternativa que debe ser considerada.

De una manera general los conflictos paisajísticos de la ribera están asociados al no cumplimiento de leyes o al conflicto de interés entre ámbitos legislativos. Es necesario por tanto una mayor articulación entre municipio, estado y gobierno federal a lo que se refiere a compatibilización de los instrumentos legales y cumplimiento de las reglas que inciden sobre estos espacios protegidos.

Según Cullen (1981), los escenarios urbanos se manifiestan en forma de series fragmentada y cuanto más sorprendentes (o distintas) estas se revelan, más emoción nos provocan. Las potentes diferencias de paisajes de la ribera que en principio parecen un problema para la adopción del río como elemento integrador del territorio, deben ser vistas como potencialidades. Es decir, lo que puede parecer una confusión es en realidad una riqueza de sentidos y por lo tanto debe ser valorado.

Finalmente queremos decir que la investigación nos permitió reflexionar sobre la afirmación de Josué de Castro de que “no se puede negar que la ciudad se proyecta en el paisaje como un signo de vitoria cultural sobre el natural”. Y que por lo tanto merece siempre una lectura cuidadosa por parte de aquellos que se dedican a intervenir allí.

5. Referencias

- AYUNTAMIENTO DE RECIFE. Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente (SEPLAM). **Atlas Ambiental da Cidade do Recife**. Recife: SEPLAM, 2000.
- BLANCO, Santiago Bellido. **El río Duero, un análisis gráfico arquitectónico**. Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Salamanca, 2005. 231 p.
- BUSQUETS, Joan . **La urbanización marginal**. Barcelona: Edicions UPC, 1999. Col. d'arquitectura. 254p.
- CORRÊA, Roberto L. ; ROSENDAHL, Zeny (Orgs). **Matrizes da Geografia Cultural**. Eduerj: Rio de Janeiro, 2001. 146p.
- DI CARLI, Natália. **O rio, a cidade e o homem: uma avaliação sobre a paisagem do Capibaribe**. Trabajo final de Carrera. Universidade Federal de Pernambuco. Recife: 2008.
- LAMAS, José. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: 1993.
- LEME, M. Cristina da Silva (org). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, 2005.
- MELO, Vera. **A paisagem do rio Capibaribe, um recorte de significados e representações**. Tesis Doctoral. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2003.
- MENEZES, **Atlas Histórico Cartográfico do Recife**. Recife: Massangana, 1998.
- OUTTES, Joel. **Recife: Gênese do Urbanismo**. Recife: Massangana, 1997.
- REYNALDO, Maria de Oliveira. **As cabeceiras das pontes segundo seus padrões formais: o caso do centro da cidade do Recife, do século XII ao XX**. Dissertação de Mestrado. UFPE. Recife: 2008. 284p.
- SOUZA, M. Ângela de A. **Posturas do Recife Imperial**. Universidade Federal de Pernambuco. Tesis Doctoral en Historia UFPE. Recife:2002.
- SENNETT, Richard. **La conciencia del ojo**. Barcelona: Versal, 1991
- SPIRN, A. Whiston. **E Jardim de Granito**. São Paulo: EDUSP, 1995.
- SILVA, José Batista; SARAIVA, Graça; RAMOS et all. **Classification of the aesthetic value f the selected urban rivers: Methodology**. União Européia: WP4 Projeto URBEM. Lisboa: 2004.

ⁱ Trabajo realizado para asignatura del Doctorado en Urbanismo de la Universidad Politécnica de Cataluña (Mitad robada del agua, mitad de la imaginación: La construcción de una ciudad anfibia Recife/Brasil). Barcelona, 2010.

ⁱⁱ Las dimensiones alargadas de las fotos, no permitieron su adaptación al formato de este artículo, de manera que las presentaremos solamente en la explicación durante el evento;

ⁱⁱⁱ Los edificios forman parte del Conjunto Arquitectónico, Urbanístico y Paisajístico del Barrio do Recife, creado en 1998, bajo la inscripción nº. 614 del Libro de Bellas Artes y nº. 119 del Libro Arqueológico, Etnográfico e Paisajístico.